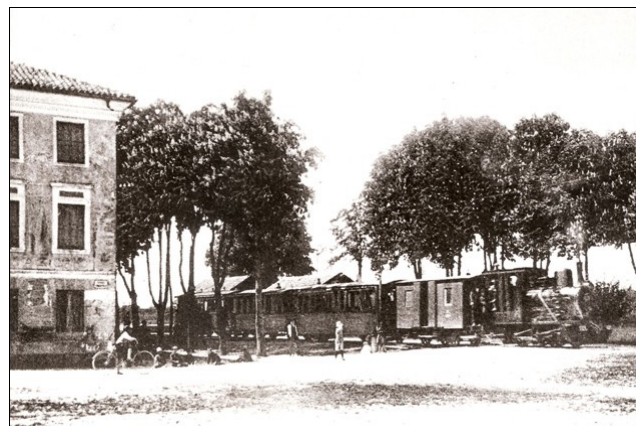
notiziario della sat dlf udine

Numero 69 Anno 18 (2) Giugno 2013

La tranvia Udine-San Daniele del Friuli

Dopo la costruzione della ferrovia Pontebbana in Friuli ogni centro limitrofo a Udine desiderava un collegamento su ferro con il capoluogo, tra questi anche San Daniele del Friuli. Una prima ipotesi per questa linea fu avanzata dalla Società Veneta, ma, principalmente per motivi economici, il progetto non ebbe seguito.
Esso fu ripreso dall'ingegnere viennese Karl Neufeldt, proprietario di aziende ferroviarie e maggior azionista delle Ferriere di Udine, che lo sviluppò assieme all'ing. Giovanni Stampetta. Fu così proposta una ferrovia economica che presentava le caratteristiche richieste dal "Comitato per la Tramvia Udine-San Daniele", dai Comuni interessati e dalla Provincia. Il 26 luglio 1888 l'assemblea dei rappresentanti dei Comuni approvò il progetto ed iniziarono i lavori che durarono poco più di un anno ed il 29 settembre 1889 la tranvia a vapore venne aperta all'esercizio. Aveva scartamento metrico ed era lunga 28.671 m con curve di raggio minimo di 40 m e pendenza massima del 20‰; le rotaie pesavano 17,6 kg/m. Partiva dalla stazione di Udine ove possedeva un raddoppio di binario situato lungo l'attuale Viale Europa Unita e si dirigeva verso nord seguendo il tracciato occidentale della cinta muraria, che in quegli anni aveva cominciato ad essere demolita. In stazione avveniva l'interscambio dei viaggiatori e delle merci ed era anche previsto il trasferimento dei carri merci a scartamento ordinario sugli appositi carrelli a scartamento ridotto. La tranvia si dirigeva quindi verso la sua stazione principale chiamata Udine Porta Gemona, o Udine Nord, situata nei pressi di quello che oggi si chiama Piazzale Osoppo, e da qui si dirigeva verso Torreano, Martignacco, Fagagna e San Daniele. Lungo il percorso erano presenti le fermate di Chiavris, Rizzi-Colugna, Cormor (Cotonificio), Plaino, Ceresetto-S. Margherita, Villalta, Ciconicco, Madrisio, Coseano-S. Vito di Fagagna, Rivotta, Canale Ledra e Giavons. Anche nel tratto "cittadino" di Udine (allora periferia) tra Ferrovia e Porta Gemona veniva effettuato il servizio con fermate a Porta Grazzano, Porta Venezia e Porta Villalta. Il tracciato aveva caratteristiche sia tranviarie - percorso parallelo o promiscuo alle strade, transito nei paesi - che ferroviarie - molti tratti in sede propria e opere di una certa importanza. La stazione capolinea di Udine Porta Gemona aveva 3 binari ed era dotata di rimessa vetture e rimessa locomotive, officina riparazioni, magazzino merci, spogliatoi e dormitorio per il personale, rifornitore di acqua da 6,5 m³, pesa a ponte, piano caricatore e piattaforma girevole di 2,70 m, che fu poi sostituita da un triangolo. Il fabbricato viaggiatori, che aveva due sale d'attesa ed un servi-

Convoglio con la "vacje di San Denêl" n. 22 in partenza dalla stazione di San Daniele (coll. R. Vecchiet)

Convoglio in partenza dalla stazione di San Daniele agli inizi del '900 (coll. R. Vecchiet)

Convoglio con la locomotiva 60 nella stazione di Martignacco (coll. R. Vecchiet)

zio ristoro, era anche abitazione del capostazione. Al suo posto oggi sorge un parco. La stazione di San Daniele aveva 2 binari e possedeva un fabbricato viaggiatori con sovrastante abitazione ed annesso magazzino merci, una rimessa locomotive e un fabbricato in muratura e legname per deposito carbone. Nel piazzale era presente una piattaforma girevole di 2,70 m, un piano caricatore ed un doppio rifornitore d'acqua da 18 m³ complessivi. La sua demolizione avvenne nel 1977 per fare posto all'ampliamento dell'ospedale ed al suo parcheggio. Le stazioni di Torreano e Martignacco avevano un raddoppio di binario e quella di Fagagna 3 binari; un raddoppio era presente anche a Rivotta. I fabbricati presentavano un'architettura ispirata allo stile austriaco.

Il materiale rotabile comprendeva 5 locomotive a vapore di tipo tranviario, 4, numerate 20÷23, costruite da Maschinenfabrik Sigl di Wiener Neustad nel 1889 ed una, numerata 50, fabbricata dalla Schweizerische Lokomotiv und Maschinenfabrik di Winthertur nel 1897. Avevano rodiggio 0-3-0T, potenza di 150 CV le prime 4 e di 110 CV la quinta e velocità massima di 30 km/h. Una sola, la n. 21 arrivò fino alla chiusura della linea. Venivano popolarmente chiamate la “vacje di San Denêl” (vacca di San Daniele in friulano), si dice, per il loro modo lento e barcollante di avanzare e specialmente per la tendenza ad uscire dai binari e finire a brucare l'erba nei prati. Ad esse si aggiunse nel 1911 la locomotiva a vapore n. 60 acquistata durante la gestione della Società Veneta, che aveva un aspetto più classico. Era stata costruita dalla Henschel & Sohn di Cassel con rodiggio 0-3-0T, potenza di 115 CV e velocità massima di 30 km/h. Anch'essa concluse la sua carriera con la chiusura della linea. Completavano la dotazione carrozze a carrelli e a due assi e carri merce.

Inizialmente la gestione della linea fu affidata al costruttore, l'ing. Neufeldt, e le corse comprendevano 4 coppie giornaliere con tempi di percorrenza di circa due ore da Udine Ferrovia, che però si riducevano ad un'ora e 20 da Udine P. Gemona a San Daniele. I centri serviti dalla linea si ritennero così soddisfatti del servizio.

Nel 1906 l'ing. Neufeldt rinunciò alla gestione della linea che venne presa in carico dalla Società Veneta che si dimostrò subito molto attiva con l'acquisto della locomotiva n. 60 e con il progetto del suo prolungamento fino a Pinzano, utilizzando il ponte sul fiume Tagliamento appena realizzato e già predisposto anche per i binari tranviari, per collegarsi con la costruenda Spilimbergo-Gemona, e per proseguire poi lungo la Pedemontana friulana fino a Sacile. In seguito con la decisione di costruire la Sacile-Pinzano a scartamento ordinario, si propose di proseguire questa linea

Udine S. Daniele (16 ottobre 1897)

Udine Tram. p.	8 40	11 40	15 15	17 45	S. Daniele . . p.	7 20	11 10	13 55	17 30
S. Daniele . . a.	10 »	13 »	16 35	19 5	Udine Tram. a.	8 35	12 25	15 10	18 45

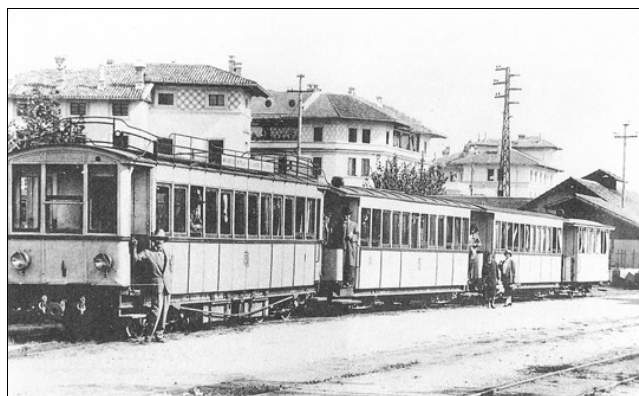
L'orario del 1897

Il tracciato della tranvia

Udine - piazzale Cella: carrellamento di un carro con loco tranviaria (coll. D. Pittino)

La tranvia e la neve a Fagagna: a sx, spalatori al lavoro per liberare la locomotiva 60 con una carrozza nel 1947; a dx, la stazione dopo una fitta nevicata (coll. R. Vecchiet)

L'inaugurazione della trazione ad accumulatori a San Daniele (coll. R. Vecchiet)

Un convoglio della gestione Cantoni in sosta a Udine (coll. R. Vecchiet)

verso San Daniele e quindi verso Udine ricostruendo la tranvia come ferrovia a scartamento ordinario, ma non ci fu alcun seguito perché fu preferita la costruzione, per esigenze militari, della ferrovia Udine-Majano; l'inizio della prima guerra mondiale fece poi accantonare ogni proposito. Dopo l'invasione austriaca seguita alla disfatta di Caporetto, la tranvia passò sotto il comando dell'esercito austroungarico, gestita però con personale italiano. In un primo momento era stato cominciato il suo smantellamento, poi subito fermato, per utilizzare l'armamento nella costruzione della Calalzo-Cortina-Dobbiaco. Dall'inventario del materiale rotabile della tranvia fatto dagli austriaci si evince che molti mezzi erano inutilizzabili.

Con la fine della guerra la S.V. ripristinò il parco dei mezzi di trazione, depredato dagli austriaci, con locomotive cabinate che erano in servizio sulla Susegana-Pieve di Soligo. Dopo il conflitto, nel 1920, grazie alla concessione di un mutuo agevolato, la provincia di Udine decise la realizzazione di varie opere per dare lavoro ai molti disoccupati creati dalla guerra, tra questi anche il prolungamento della tranvia fino a Pinzano con la costruzione di una nuova stazione a San Daniele che avrebbe dovuto essere in comune con la progettata ferrovia Precenicco-Codroipo-Gemona. L'anno successivo si iniziarono i lavori su tre lotti del tracciato, lavori che ben presto vennero fermati per mancanza di liquidità. La situazione di incertezza sui finanziamenti si protrasse per molti anni, fino ad arrivare al 1932 quando si decise di abbandonare il completamento dei lavori di questa e di altre linee in costruzione nel Friuli, tra queste la Udine-Maiano sulla quale mancava solo la posa dei binari. Gli unici resti delle opere già costruite sono alcuni rilevati, il primo tratto della galleria che avrebbe collegato il ponte sul Tagliamento a Ragogna ed il fabbricato della stazione di Ragogna.

Nel 1924 la Società Veneta rinunciò alla gestione della tranvia con rammarico di molti per il buon servizio prestato. La linea passò all'ing. Giacomo Cantoni di Udine che si impegnò al mantenimento dell'esercizio e all'ammodernamento del materiale rotabile. L'unica innovazione apportata fu invece solo la trasformazione di 3 carrozze a carrelli in automotrici ad accumulatori. I lavori comportarono modifiche strutturali delle carrozze per sopportare il peso delle batterie e l'installazione di 4 motori da 15 kW ciascuno. La composizione tipica prevedeva un'elettromotrice ed una rimorchiata a carrelli; in caso di forte affluenza veniva aggiunta una carrozza a due assi, però solo da Udine a Martignacco, il tratto più pianeggiante. Ci fu così un miglioramento dei tempi di percorrenza visto la velocità massima delle elettromotrici era di 60 km/h. Erano previste in orario 5 coppie giornaliere nei giorni feriali e 2 coppie supplementari nei giorni festivi.

La gestione Cantoni fu deludente: fu così sperimentato un servizio di autocorse e si propose la sostituzione della tranvia con un filovia.

Carrellamento con automotrice all'interno del cotonificio Ancona di Udine (coll. R. Vecchiet)

582 UDINE-SAN DANIELE (15 novembre 1933)

				festivo		feriale	festivo		
Udine P. Gemona p.	700	920	1215	1400	1620	1830	1940	...	...
Torreano	718	939	1232	1417	1637	1848	1957	...	...
Martignacco	725	950	1240	1425	1645	1856	2005	...	...
Fagagna	738	1005	1253	1438	1655	1909	2018	...	...
S. Daniele..... a.	805	1030	1320	1505	1720	1935	2045	...	...

			festivo						
S. Daniele..... p.	630	810	1055	1330	1630	1800	...	...	...
Fagagna	655	835	1120	1355	1655	1825	...	...	...
Martignacco	709	847	1135	1410	1710	1840	...	...	...
Torreano	718	854	1143	1418	1718	1848	...	...	...
Udine P. Gemona a.	735	910	1200	1435	1735	1905	...	...	...

L'orario del 1933

Automotrice ad accumulatori con rimorchio in transito a Ceresetto (coll. R. Vecchiet)

La stazione di Udine nel 1952 (coll. R. Vecchiet)

Un convoglio in livrea SATI a Udine (coll. R. Vecchiet)

Alla fine degli anni Trenta a Udine ci fu una variante di tracciato, l'uscita dalla stazione nord fu portata dal lato est a quello ovest, liberando il viale che porta a Tricesimo da una delle due tranvie che lo percorrevano, l'altra era quella per Tarcento.

Giunto a scadenza nel 1940, il contratto di servizio con il Cantoni non fu rinnovato e ad esso subentrò la S.A.T.I. (Società Anonima Trasporti Interurbani) che gestì con mille difficoltà la linea durante la seconda guerra mondiale, garantendo un servizio intenso ai limiti della sicurezza per la mancanza di manutenzione dell'armamento e del materiale rotabile.

Alla fine della guerra nel 1946, per ordine delle autorità alleate, la tratta urbana udinese della tranvia (Ferrovia-Porta Gemona) fu soppressa. Questo provvedimento ebbe conseguenze gravi sulla linea in quanto la privava della possibilità dell'interscambio di passeggeri e merci con la stazione FS, oltre che della possibilità di trasportare i carri a scartamento normale per mezzo del carrellamento.

La gestione S.A.T.I. durò fino al 1950 quando la tranvia fu rilevata direttamente dalla Provincia di Udine, che prevedeva l'acquisto di materiale motore diesel, due locomotive Breda e due automotrici delle Officine Reggiane, tutte con potenza di 160 CV. L'acquisto non fu però mai avviato, mentre la situazione finanziaria, delle infrastrutture e del materiale si faceva sempre più grave tanto da costringere il comune di San Daniele a perorare la causa del servizio su gomma che fu attivato in parallelo alla tranvia dal 1953. L'asfaltatura della strada provinciale che seguiva la linea diede il colpo di grazia alla tranvia: il percorso veniva coperto dalla corriera in 45 minuti contro i 65/70 minuti impiegati del tram. Succedeva anche, ma questo si era sempre verificato, che il tram si bloccasse sempre più spesso sulla salita di Giavons, costringendo i passeggeri a scendere a spingere il convoglio.

Si arrivò così al 1° novembre 1955 quando, considerati gli alti costi che si sarebbero dovuti sostenere per il suo completo rinnovo, la tranvia venne soppressa senza rimpianti, mentre oggi c'è rammarico per questa decisione considerato il traffico che si registra sulla strada che va da Udine a San Daniele.

Claudio Canton

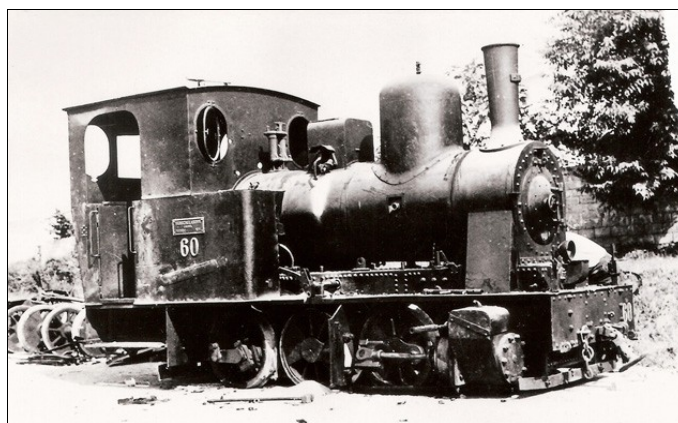
608 Tranvia Elettrica e Autoservizio UDINE-S. DANIELE
(1 agosto 1954)

	2 ✦ feriale	2 elet festivo	2bis ✦	4 ✦ festivo	6 ✦	8 ✦	8bis ✦	4 elet	10 ✦	10bis festivo ✦	12 ✦	12bis ✦	6 elet	8 elet
Udine Staz. F. S. . p.			715	830	945	1210	...	...	1445	1500	...	1650	...	...
Udine P. Patriarcato .	...	...	717	833	948	1213	1213	...	1448	1503	1653	1653	...	...
Udine St. Tranviaria .	705	705	720	836	950	1216	1216	1320	1451	1506	1656	1656	1810	1935
Torreano	722	723	—	—	1008	1233	—	1333	1508	—	1713	—	1823	1953
Martignacco	725	730	728	844	1011	1236	1224	1346	1514	1514	1716	1704	1835	2001
S. Daniele Staz.	753	...	753	903	1038	1300	1240	1425	1539	1539	...	1720	1915	2040
S. Daniele Piazza . a.	755	...	755	910	1040	1311	1251	...	1541	1541	...	1731	...	...

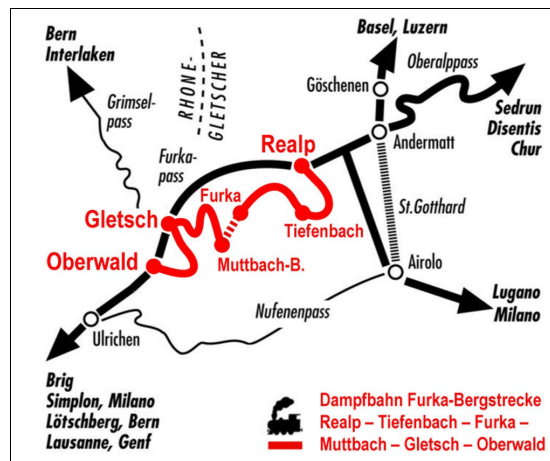
	1 elet	3 elet feriale	1 ✦ feriale	1bis ✦	5 elet festivo	3 ✦ festivo	5 ✦	7 ✦	7bis ✦	7 elet	9 elet festivo	9 ✦ feriale	9bis ✦ feriale	11 ✦	11bis ✦ festivo	11 elet feriale	13 ✦ festivo
S.Daniele P.zza p.	...		815	820		930	1115	1325	1330	...		1700		1820			2015
S. Daniele Staz. .	600	640	817	822	...	932	1117	1327	1332	1440	1700	1702	...	1822	...	♦1850	2017
Martignacco	639	718	850	—	850	953	—	1400	—	1516	1736	—	1723	—	1840	1900	2046
Torreano	648	728	853	—	858	1002	—	1403	—	1523	1743	—	1732	—	1852	1903	2049
Udine St. Tranv.	705	745	910	855	915	1019	1150	1420	1405	1540	1800	1735	1741	1853	1909	1925	2103
Udine P. Patriarc.	...	...	913	858	...	1022	1153	1423	1408	...	...	1738	1752	1854	1910	...	2105
Udine St. F. S. a.	...	...	...	900	...	1025	1155	...	1410	...	...	1740	...	1855	...	...	2108

✦ Autoservizio — ♦ Parte da Fagagna.

L'orario del 1954: sono quasi tutte autocorse

La corriera che ha sostituito il tram sosta nella ex stazione di San Daniele (coll. R. Vecchiet)

La locomotiva a vapore 60 in demolizione a Udine (coll. R. Vecchiet)

Il ponte pieghevole della Furka-Bahn

Sicuramente molti conoscono la ferrovia a vapore del Furka, precisamente la Dampfbahn-Furkabergstrecke.
Si tratta di una parte dell'originario tracciato della Furka-Oberalp-Bahn FO che collega Briga con Disentis, che nel 1981 è stata dismessa a seguito dell'apertura del tunnel di base evitando ora alla ferrovia di arrampicarsi sul valico del Furka, che soprattutto in inverno era praticamente impossibile da transitare per gli enormi quantitativi nevosi che vi si accumulavano, nonché per il pericolo delle valanghe.
L'attuale Furka-Bahn, che si snoda tra le stazioni di Oberwald e Realp, svolge un servizio esclusivamente di tipo turistico e solo durante i mesi estivi (da giugno ad ottobre), prevalentemente a vapore con le originali vaporiere FO che sono state recuperate in Vietnam.
La tratta è lunga 17,8 chilometri e dal 1992 la circolazione è stata ripristinata a tappe, con l'ultimo segmento terminato nel 2010 e che consente di percorrere ora l'intero tragitto da Realp a Oberwald, passando per la stazione di valico di Furka.
Questa ferrovia turistica è gestita dalla società Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (società per azioni), che si basa sull'impegno dei suoi soci e di centinaia di volontari con sezioni in Svizzera, Germania, Belgio e Paesi Bassi che ogni anno prestano circa 36.000 ore di lavoro per consentirne il funzionamento; benefattori e azionisti permettono anche la gestione economica della società.
Se la Furka-Bahn è abbastanza conosciuta, forse di meno lo è una delle opere d'arte che si trovano lungo il suo percorso, ovvero il ponte sullo Steffenbach, unico al mondo in quanto durante la sospensione del servizio viene letteralmente piegato, e "messo a nanna" per il letargo invernale, al fine di evitare che le valanghe lo possano travolgere e distruggere.
Il ponte sovrasta infatti la forra dello Steffenbach, su un versante soggetto a continue valanghe, tant'è che esso viene smontato ad ottobre e rimontato a maggio, non prima di essere riusciti ad arrivare sul punto con un veicolo sgombraneve, visto che il manto nevoso può arrivare fino ai 15 metri di altezza.
Il ponte, ad unica campata in acciaio, ha una lunghezza di 36 metri per 50 tonnellate di peso e risale al 1925; è diviso in tre sezioni e viene letteralmente appoggiato sul canalone (forra) senza piloni intermedi.
Secondo un sistema di piegamento sviluppato dall'ingegnere svizzero Rudolf Dick, rimasto unico al mondo, per il montaggio e lo smontaggio non serve alcuna gru: una squadra di venti tecnici impiega circa 6 ore di lavoro mediante due argani idraulici che manovrano la parte centrale del ponte, lunga 13 metri, la

Lo smontaggio del ponte
(fonte Association-ligne-sommitale-furka.ch)

Il ponte sullo Steffenbach operativo
(fonte Okthepk.ca)

Le locomotive a vapore della Furka-Bahn sono state recuperate in Vietnam (fonte dfb.ch)

Incrocio di due treni a vapore nella stazione di Furka (fonte dfb.ch)

quale è appesa a cerniere che consentono il ripiegamento del ponte verso valle e verso monte. In questo modo, durante l'inverno le valanghe possono insinuarsi lungo il canalone dello Steffenbach senza creare danni e durante l'estate il treno a vapore può tranquillamente transitare sempre sullo stesso ponte, per la gioia delle migliaia di visitatori che ogni anno giungono nella zona del Furka per ammirare le meraviglie offerte dalla natura, a cominciare dal ghiacciaio del Rodano.

Alessandro Fanutti

Tipico quadretto della Furka-Bahn (fonte dfb.ch)

Ferrovie: NO, grazie 3

Nuova puntata sull'insofferenza ai treni e alle ferrovie.
A Udine la richiesta di soppressione della tratta urbana della Pontebbana ha interessato anche la campagna elettorale. Tutti i candidati alla carica di sindaco si sono ovviamente detti favorevoli allo spostamento del traffico sulla linea di circonvallazione. Il sindaco uscente, che è stato rieletto, ha detto che solo i treni merci saranno spostati sulla linea esterna. Una nuova deputata, ex assessore comunale, appena eletta ha immediatamente presentato un'interrogazione al nuovo ministro delle infrastrutture e trasporti, mentre l'ex assessore regionale ai trasporti ha in seguito sollecitato i deputati a presentare un emendamento perché i lavori di adeguamento della linea di cintura siano inseriti nel decreto del "Fare".
Intanto la popolazione è di nuovo sul piede di guerra perché il promesso spostamento dei merci notturni sulla linea di cintura non è ancora avvenuto (doveva iniziare ad aprile), anche a causa dell'opposizione delle ÖBB a questa eventualità.
La proposta del commissario per la TAV di studiare la fattibilità del potenziamento ed in seguito del quadruplicamento della linea Trieste-Mestre ha scatenato una serie di polemiche. I sindaci di Latisana, Palazzolo, Precenicco e Muzzana si sono subito detti contrari perché oramai, anche in questo caso, lungo la ferrovia sono stati realizzati innumerevoli insediamenti abitativi, quindi il previsto incremento dei traffici disturberebbe i residenti. Questi amministratori hanno ribadito che loro avevano già dato il consenso per il tracciato lungo l'autostrada lontano dai centri abitati. La nuova governatrice della regione Friuli-Venezia Giulia ha affermato che la TAV è una priorità per i trasporti regionali e di condividere l'ipotesi del quadruplicamento della linea esistente. Queste dichiarazioni hanno fatto esultare gli oppositori della TAV: secondo loro questo dimostra che avevano ragione a sostenere l'inutilità di una linea nuova.
A riguardo della Pedemontana, si susseguono incontri e dibatti in varie località, ma ancora non si vedono fatti concreti. Claudio Canton

Il primo FrecciaBianca delle 10.30 da Milano in arrivo a Udine il 9 giugno 2013 (foto A. Fanutti)

Orario estivo 2013

Il 9 giugno 2013 è entrato in vigore il nuovo orario estivo, che ha portato ad alcune variazioni anche nei collegamenti che riguardano la stazione di Udine.
Il FrecciArgento per Roma, ritarda ora la partenza dal capoluogo friulano alle ore 6.45 (prima alle ore 5.50) per arrivare a Termini alle ore 12.10, dopo aver fermato come novità anche alla stazione di Tiburtina.
Viene introdotto un nuovo FrecciaBianca da Milano, in arrivo a Udine alle ore 10.30 e con partenza verso il capoluogo lombardo alle ore 13.24, collegamento che si aggiunge al noto FrecciaBianca in andata al mattino verso Milano ed in ritorno alla sera.
I collegamenti Micotra Udine-Villaco subiscono degli aggiustamenti di orario: da Udine ora si parte alle ore 7.07 ed alle ore 17.17, per arrivare a destinazione rispettivamente alle ore 8.54 ed alle ore 19.07.
Viene introdotto un nuovo collegamento IntercityBus per Klagenfurt, in partenza da Udine alle ore 20.15 ed arrivo nella città carinziana alle ore 22.35: la circolazione è prevista al sabato, ma anche giornalmente dal 9 giugno al 29 settembre.
Con questo ulteriore autobus, diventano cinque i collegamenti Venezia-Udine-Klagenfurt, il che significa che esiste una importante domanda di trasporto passeggeri su questa direttrice che dovrebbe forse far riflettere circa il ripristino dei treni.
Piccole variazioni di orario e di periodicità di circolazione hanno riguardato altri treni regionali per Venezia e Sacile. Alessandro Fanutti

Pendolari: elezioni e soliti disservizi

La campagna elettorale per le elezioni regionali ha registrato vari incontri con i candidati, tra questi anche un confronto sui trasporti. I comitati dei pendolari hanno approfittato dell'occasione per chiedere un potenziamento del trasporto pubblico con una maggiore integrazione tra ferro e rotaia, un biglietto elettronico unico per tutta la regione e possibilmente un contenimento degli aumenti. Sono stati presentati alcuni dati: dei 1.341.000 spostamenti giornalieri in regione il 93,1% avviene con mezzi privati ed il restante 6,9% con mezzi pubblici (la quota della ferrovia è solo il 2,2%).

In seguito, alla fine di giugno, il Comitato pendolari dell'Alto Friuli ha contestato alla nuova giunta regionale il fatto che ancora non c'era stato alcun riscontro alla loro richiesta di convocazione del Tavolo di lavoro dei pendolari, mentre la situazione ferroviaria peggiora sempre più. Pronta risposta dell'assessore alla mobilità che ha dichiarato che la giunta sta lavorando e valutando la situazione e che quanto prima sarà fissato l'incontro richiesto, visto che vuole mantenere un rapporto collaborativo e leale con i comitati e gli utenti. Intanto ha annunciato di avere stanziato nella manovra di assestamento del bilancio 400 mila euro per la sistemazione delle piccole stazioni regionali.

Polemiche si sono invece registrate tra la vecchia e la nuova giunta regionale riguardo ai finanziamenti della regione per mantenere i collegamenti a lunga percorrenza con Milano e Roma. Infatti in occasione della presentazione dell'orario estivo i nuovi eletti hanno dichiarato di avere stanziato due milioni di euro per mantenere le relazioni delle Frecce di Trenitalia. Pronta la replica dell'ex assessore ai trasporti che ha fatto notare che questo importo era già inserito nella legge di bilancio 2013 approvato dalla vecchia amministrazione.

Intanto i pendolari continuano a denunciare i continui disservizi che sono costretti a subire; segnalano che oramai si è raggiunto un indice di disservizi pari al 4,89%.

I casi più eclatanti riguardano il guasto di un Minuetto, la soppressione di due treni con ritardi enormi e il guasto delle biglietterie self service di Gemona.

Il guasto che ha bloccato il Minuetto che effettuava il treno R 6026 Cervignano-Carnia delle 13.41 del 31 maggio è avvenuto nei pressi di Santa Maria la Longa. I tecnici, subito intervenuti, hanno capito che l'avaria era grave, per cui si è organizzato il recupero del treno con il Minuetto che doveva effettuare il R 6027 per Cervignano che è stato soppresso dopo aver scaricato i passeggeri nella stazione di Risano. Dopo aver agganciato il convoglio guasto lo ha riportato a Risano per permettere il sorpasso del RV 2860 Trieste-Udine via Cervignano che seguiva il R 6026. Così i passeggeri del RV 2860 hanno impiegato più di tre per percorrere il tragitto per il quale normalmente di impiega poco più di un'ora, quelli del R 6026 sono arrivati a destinazione con 157 minuti di ritardo, mentre quelli del R 6027 sono rimasti abbandonati a Risano senza nessun servizio sostitutivo (non c'erano bus a disposizione per nessuna delle tre corse) in una stazione chiusa. Infine alcuni di questi ultimi passeggeri, quelli diretti a Monfalcone e Trieste, sono rientrati a Udine con il Minuetto che li aveva scaricati ed hanno proseguito con il primo treno utile via Gorizia, mentre quelli diretti alle stazioni intermedie della Udine-Cervignano hanno dovuto attendere il treno successivo. Disagi anche per gli automobilisti perché il passaggio a livello di Tissano è rimasto chiuso per 40 minuti.

Il pomeriggio del 13 maggio alcuni viaggiatori hanno dovuto attendere due ore seduti sulle panchine, non essendoci sala d'aspetto, bar e servizi igienici aperti, prima di partire dalla stazione di San Giovanni al Natisone perché due convogli diretti a Udine sono stati soppressi e non sostituiti con autocorse. L'unico comunicato che veniva trasmesso dagli altoparlanti era “ci scusiamo per il disagio”.

Il guasto alla biglietteria self service di Gemona ha irritato i pendolari e procurato una multa ad un consigliere comunale di Gemona, che tra l'altro si occupa anche di mobilità e dei problemi dei pendolari. Essendosi recato a Udine, non ha potuto acquistare il biglietto per il ritorno nella stazione di Gemona e non ha potuto farlo nemmeno a Udine, per cui si è immediatamente recato dal capotreno per segnalare il fatto e pagare il dovuto. Invece il capotreno, che ha avvisato anche la Polfer, gli applicato oltre al sovrapprezzo anche la multa e si è rifiutato di verbalizzare le spiegazioni del viaggiatore. Quest'ultimo ha segnalato il fatto alle forze dell'ordine ed alla stampa, nonché fatto ricorso a Trenitalia, facendo anche presente che il capotreno era sprovvisto di cartellino di riconoscimento.

Un altro ritardo si era registrato l'11 aprile a causa di un trattore che stava attraversando un passaggio a livello privato nei pressi di Sacile. Fortunatamente il macchinista del RV 2457 Udine-Venezia, che viaggiava a 140 km/h, si è accorto che il mezzo era sui binari ed azionando immediatamente la rapida è riuscito a fermarsi in tempo. Nel frattempo il trattore si è allontanato, mentre il treno ha dovuto attendere la Polfer per i rilievi del caso.

Claudio Canton

Un Minuetto a fianco della veterana AD 803 della Ferrovia Udine-Cividale. Udine, 2 luglio 2011 (foto C. Canton)

Addio ai Korridorzüge della Val Pusteria

Korridorzüg sul viadotto di Fortezza della linea della Pusteria (fonte rete.comuni-italiani.it)

Con il cambio dell'orario ferroviario di dicembre 2013, i Korridorzüge delle Ferrovie Austriache ÖBB che collegano Lienz con Innsbruck via San Candido-Fortezza saranno già storia. Da quella data, infatti, gli attuali due collegamenti che transitano in Val Pusteria verranno sostituiti da tre collegamenti giornalieri a mezzo autobus a due piani, denominati Osttirol Express.

La motivazione risiede nella scarsa frequentazione dei convogli ferroviari, mediamente 30 passaggeri al giorno e nella lentezza del collegamento, 3 ore e 30 minuti per completare l'intero percorso, nonostante l'utilizzo attuale di locomotive policorrenti Taurus e l'assenza di controlli di confine, come invece avveniva in passato.

Vale allora la pena di ripercorrere le vicende storiche di questo collegamento tra due località austriache, passando per il territorio italiano.

Dal 1919 l'Ost Tirol (Tirolo orientale) era rimasto diviso dal Tirolo in quanto la Val Pusteria era diventata italiana e come tale anche il collegamento ferroviario si era "geograficamente" interrotto in quanto non vi erano (e non vi sono) altre alternative di tragitto diretto.

Dopo la seconda guerra mondiale, già l'accordo De Gasperi-Gruber prevedeva la possibilità di un collegamento diretto, attraverso la Val Pusteria, accordo che le FS e le ÖBB firmarono il 22 ottobre 1947, con inizio effettivo di due coppie regolari di treni dal 6 dicembre 1948.

Inizialmente il servizio (che non prevedeva fermate viaggiatori in territorio italiano) era esercitato con le automotrici diesel austriache del gruppo VT 5044, poi fu la volta del gruppo VT 5045; la trazione diesel si concluse con composizioni ordinarie trainate da locomotive austriache del gruppo 2043.

Con l'elettrificazione della Fortezza-San Candido, a 3.000 V cc, si pose inizialmente la necessità del cambio trazione a Brennero e San Candido in quanto le locomotive elettriche austriache viaggiano alla tensione di 15.000 V ca, tanto che in testa ai convogli austriaci si sono viste sulla tratta intermedia italiana sia le E 636 che le E 424 navetta (ma anche qualche E 652). Successivamente il problema fu risolto con le locomotive austriache policorrente gruppo 1822 e più di recente con le Taurus gruppo 1216.

Anche il recente problema della "lateralizzazione" delle porte delle carrozze austriache è stato risolto per consentire di mantenere il servizio in adeguamento alle nuove prescrizioni di sicurezza previste in Italia.

Tutti gli adeguamenti tecnici e la modernizzazione progressiva del materiale rotabile non hanno però consentito al treno di conservare la preferenza dell'utenza, tant'è che da dicembre 2013 un comodo autobus a due piani collegherà tre volte al giorno Innsbruck e Lienz con tempi di percorrenza decisamente più rapidi, attraverso il tunnel della Felberntauernstraße.

Resta solo da chiedersi di quanto aumenteranno i tempi di percorrenza dell'autobus quando la Felberntauern sarà interrotta in inverno per pericolo valanghe (cosa che accade abbastanza di frequente) oppure chiusa per frana come è successo a maggio 2013 con interdizione al traffico per molti mesi: forse a quel punto si rimpiangerà il treno.

Ecco allora che subentreranno i servizi ferroviari della SAD, già previsti da dicembre 2014 con i nuovi elettrotreni Flirt bitensione che collegheranno direttamente Lienz con Fortezza; ma per andare ad Innsbruck bisognerà comunque cambiare treno.

Ma a quell'epoca, i Korridorzüge forse saranno già spariti anche dalla memoria popolare. Alessandro Fanutti

Le ÖBB chiudono altri scali merci in Carinzia

Cura dimagrante delle stazioni merci in Carinzia: dopo quella di Bleiburg, dal 31 marzo 2013 sono stati soppressi gli scali merci delle stazioni di Weizelsdorf e Feistriz.

Diverse le aziende coinvolte in questa ristrutturazione del servizio ferroviario merci delle ÖBB, le quali dovranno fare capo allo scalo di Klagenfurt-Viktring per trasbordare su ferro (via strada) anche fino a 5.000 t nel caso di una delle imprese colpite dalla ristrutturazione.

Come tale, l'intera Rosentalbahn (Rosenbach-Klagenfurt) non offre più il servizio di trasporto merci, che fino ad oggi era effettuato con locomotive diesel gruppo 2016 Hercules.

Anche le stazioni di St. Paul e Kötschach-Mauthen hanno già perso il servizio cargo.

Alessandro Fanutti

Niente cargo per la Rosentalbahn (fonte de.academic.ru)

Addio ai treni merci sulla ferrovia istriana

Le Ferrovie Croate HŽ hanno deciso di sopprimere il servizio merci sulla ferrovia istriana, ovvero la linea non elettrificata a binario unico che collega Pola con Rakitovec, sul confine sloveno, per poi congiungersi alla linea Capodistria-Lubiana nella stazione di Erpelle.
Dalle 131.000 t di merci trasportate nel 2007 si è passati nel 2012 a sole 23.000 t, tanto che nel piano di ristrutturazione delle ferrovie croate (in perdita per decine di milioni di euro) e tenendo conto del notevole degrado dell'infrastruttura, si è deciso il taglio del trasporto merci.
Aperta al traffico nel 1856, la linea istriana vede anche un ridotto traffico di passeggeri, intorno ai 350.000 viaggiatori-anno, anche perché si tratta di una ferrovia completamente isolata dal resto della rete croata, mentre all'epoca della Jugoslavia per recarsi a Lubiana da Pola, si usava proprio il treno.
Nulla da fare nemmeno per l'idea di collegare Lupogliano (sulla ferrovia istriana) con Mattuglie (comprensorio di Fiume-Rijeka) per dare uno "sfogo" croato a questa linea: i costi sono troppo elevati. Alessandro Fanutti

Notizie Flash

Il 14 aprile, giorno della nostra borsa scambio a Cividale, si è registrato un allarme tentato suicidio sui binari della FUC. Una persona ha dato l'allarme perché aveva visto un uomo aggirarsi vicino ai binari nei pressi del deposito FUC. Intervento delle forze dell'ordine e dei vigili del fuoco che hanno scoperto che l'aspirante suicida era semplicemente un appassionato che aspettava di fotografare l'automotrice storica AD 803 in servizio straordinario quel giorno.
Claudio Canton

Il temporale avvenuto la mattina del 24 maggio ha mandato in tilt due passaggi a livello della FUC a Udine: i treni hanno proceduto con la marcia a vista fino alla riparazione del guasto, un fusibile saltato. C. Canton

Il 9 giugno il Coordinamento regionale dei pendolari per festeggiare il primo anno del collegamento Micotra (che è stato confermato fino alla fine dell'anno) ha organizzato una giornata treno+bici. Infatti un bel gruppo di pendolari è salito con bicicletta al seguito sul Micotra ed è sceso alla stazione di Thörl Maglern; da qui ha pedalato percorrendo la ciclovia Alpe Adria fino a Resiutta dove i partecipanti hanno mangiato il famoso polletto. I più allenati hanno poi proseguito in bicicletta, gli altri sono rientrati in treno. Claudio Canton

Nuove polemiche, dopo l'ennesima caduta di un ciclista, per il passaggio a livello che attraversa diagonalmente la strada statale sulla linea Udine-Cividale a Remanzacco: viene ribadito che si registra ancora una volta un incidente perché la ruota di una bicicletta è finita nello spazio tra rotaia e controrotaia e che non si è fatto ancora nulla per risolvere questo problema, anche a causa della scarsità di finanziamenti oggi disponibili. Claudio Canton

La birra "Castello" di San Giorgio di Nogaro ha attivato un nuovo collegamento ferroviario per il trasporto della sua produzione dopo quello per la Sicilia (vedi **il tender** n. 64). Ora la birra friulana ex "Moretti" viene spedita dallo scalo di Cervignano anche a quello di Bari Lamasinata in Puglia. Claudio Canton

Quest'anno RFI ha invitato i proprietari dei fondi attraversati dalla doppia terna di alimentazione della Pontebbana a tagliare i rami degli alberi che si avvicinano troppo ai cavi dell'alta tensione. In caso di non rispetto dell'invito i lavori saranno eseguiti da RFI con addebito delle spese ai proprietari. Claudio Canton

Pola ferroviaria (fonte infovrsar.com)

Locomotive E 483.021 e E 189.908 di Linea nel deposito locomotive FUC il 28 aprile 2013 (foto E. Ceron)

Trainwatching

Rinnovato, ampliato ed inaugurato nel novembre 2011, grazie al fondamentale sostegno della Regione Friuli Venezia Giulia, per accogliere ed effettuare la manutenzione delle nuove locomotive elettriche 190 Taurus di FUC, InRail e successivamente CFI, il Deposito Locomotive della Società Ferrovie Udine Cividale sta ampliando sempre più la capacità di ricezione e di manutenzione dei rotabili sociali e di locomotive diverse dalle Taurus Siemens per tipologia e casa costruttrice.
Recentemente infatti la Società FUC ha stipulato un accordo di "ospitalità" nella "fossa" del proprio deposito per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle locomotive Bombardier operanti in Italia effettuate da personale della stessa società.
Dopo la locomotiva E 186.910 LI entrata nel D.L. FUC a metà marzo, a fine aprile è stato il turno delle E 483.021 LI ed E 186.908 LI, ai primi di maggio della E 483.011 LI.
Enrico Ceron

Il 18 maggio 2013 l'Eurocity Monaco di Baviera-Bologna C.le aveva in composizione, in modo insolito quanto del tutto curioso, anche una carrozza austriaca normalmente utilizzata sul collegamento Micotra Udine-Villach con la relativa personalizzazione di loghi e scritte.

Alessandro Fanutti

La carrozza Micotra in composizione all'EC da Monaco di Baviera appena arrivato a Bologna il 18 maggio 2013 (foto A. Fanutti)

E' partito da Udine il 10 giugno 2013 il treno Unitalsi diretto a Lourdes.
Il convoglio, al traino dell'E 402.155, era composto da 13 carrozze: 10 cuccette tipo X, due bagagliai tipo Z e la carrozza speciale per le barelle, posta subito dietro alla locomotiva.
Il tabellone luminoso delle partenze della stazione di Udine indicava tuttavia Ventimiglia come destinazione del treno.
Da segnalare che a causa della crisi anche i partecipanti al pellegrinaggio a Lourdes sono calati notevolmente: su questo convoglio erano presenti 260 persone contro una media di 900 degli anni scorsi (N.d.R.).

Alessandro Fanutti

Il treno Violetto dell'Unitalsi per Lourdes in partenza da Udine il 10.6.13 (foto A. Fanutti)

E' entrato in servizio il 7 giugno scorso il locomotore V 100 212 Mak, noleggiato alla Oceanogate Italia Spa per la manovra pesante all'interno del terminal Cogemar di Melzo (MI).
Il mezzo è di proprietà della ditta Railoc Srl - giovane impresa del settore ferroviario che fornisce, revisiona e provvede alla manutenzione di locomotori, carri, ed attrezzature ferroviarie - che ne ha curato il revamping presso la sua sede operativa di Trasaghis (UD) ed il successivo collaudo. La società è certificata ISO 9001: 2008 dall'ente indipendente RINA come da certificato n. 21956/10/S e la struttura manutentiva è certificata come fornitore qualificato di RFI.
Questo V 100 è stato costruito nel 1964 per le DB con numerazione originaria V 100 212 082 2, matricola 100082; successivamente è stato acquistato dalla Layritz con nuova numerazione V 142 - 55 e dal 1995 è stato preso dal Gruppo Lucchini di Piombino. Sul V 100 è stato montato per l'occasione un nuovo motore Caterpillar 3512 DITA da 1350 HP ed è stato colorato totalmente nel rosa sociale che caratterizza anche le altre locomotive 483 dell'Oceanogate. Il trasferimento da Osoppo, dove il locomotore è stato carrellato da Trasaghis, a Melzo, via Gemona-Udine Parco-Padova, avvenuto il 5 e 6 giugno scorso, è stato effettuato da InRail.

Enrico Ceron

La V 100 212 in livrea rosa di Oceanogate (foto E. Ceron)

il tender

N° 69 - Anno 18 (N° 2 / 2013)

Supplemento di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine.
Distribuzione gratuita. Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94

Direttore responsabile: Roberto Francescatto

Capo redattore: Claudio Canton

Direzione: via XXIII Marzo 1848, 26 - Udine
Redazione: Carrozza SAT - Stazione di Udine - Scalo Sacca

Fotocopiato in proprio